Deutscher Bundestag **Drucksache 16/7551**

16. Wahlperiode 12. 12. 2007

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Rainer Stinner, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Patrick Döring, Jörg van Essen, Otto Fricke, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Jan Mücke, Burkhardt Müller-Sönksen, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Marina Schuster, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Volker Wissing, Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Probleme beim A400M und deren Konsequenzen für die Bundeswehr

Die seit Jahren bestehenden Fähigkeitslücken im Bereich des strategischen und taktischen Lufttransports der Bundeswehr werden durch die zunehmenden Belastungen in den Auslandseinsätzen immer deutlicher. Es besteht insbesondere ein Bedarf an Lufttransportkapazitäten, die von ihrem Leistungsprofil unter- und oberhalb des A400M liegen. Diese sind auch schneller verfügbar. Die bestehende Fähigkeitslücke soll nach dem Willen der Bundesregierung jedoch nahezu ausschließlich durch die Beschaffung des Transportflugzeugs A400M geschlossen werden.

Obwohl die Bundesregierung noch im Sommer 2007 immer wieder behauptet hat, dass das A400M-Programm bisher planmäßig verlaufe und der Auftragnehmer alle vertraglichen Meilensteine termingerecht erfüllt habe, musste der Auftragnehmer inzwischen einräumen, dass sich die Auslieferung der ersten Luftfahrzeuge um mindestens 12 Monate verzögern wird und durch den entstehenden Mehraufwand mindestens 1,38 Mrd. Euro des zu erwarteten Gewinns abgeschrieben werden müssen. Der Vorstandsvorsitzende der EADS hat öffentlich die Auffassung vertreten, die EADS dürfe nicht gezwungen sein, diese Gewinnschmälerung allein zu tragen. Die Regierungen könnten nicht abseits stehen. Dies hat zu Mutmaßungen geführt, es bestünden bereits Absprachen zwischen der EADS und den am A400M-Programm beteiligten Ländern hinsichtlich einer Kostenübernahme. Darüber hinaus wurde über Bestrebungen der EADS berichtet, die am A400M-Programm beteiligten Länder für einen neuen Lieferplan zu gewinnen, der die Verspätungen berücksichtigt. Des Weiteren wurde in der Fachpresse über schwerwiegende technische Probleme berichtet, die nicht im System zu lösen seien.

Der A400M wird überwiegend in Krisenregionen in militärischen Einsatzszenarien zum Einsatz kommen. Daher benötigt der A400M für seine volle Einsatzfähigkeit ein Schutzniveau oberhalb der heute eingesetzten Transall-Maschinen (C-160). Die Selbstschutzausstattung des A400M soll in zwei Stufen realisiert werden. Das System DASS Step 1 entspricht lediglich dem Schutzniveau der Transall. Der erweiterte Selbstschutz A400M (DASS Step 2) besteht aus den drei Teilsystemen:

- Selbstschutzausrüstung EloKa DIRCM. Die Entwicklung und Beschaffung erfolgt als eigenes Projekt,
- Laser Warning Receiver (Laserwarnempfänger),
- Towed Radar Decoy (geschleppter aktiver Täuschkörper).

Lediglich die 24 taktischen Luftfahrzeuge des A400M sollen mit der Schutzausrüstung DASS Step 2 ausgerüstet werden, so dass der A400M nur bedingt einsatzbereit sein wird. Auch nach Ansicht der Bundesregierung ist der Einstieg in die Entwicklung vor dem Hintergrund der Wichtigkeit dieses Projektes für den Schutz (höchste Priorität der Planungsvorgabe) fliegender Plattformen dringend, zumal aufgrund der technologischen Herausforderungen von einer langen Entwicklungszeit auszugehen ist. Daher ist es nur schwer nachvollziehbar, wieso die Projektierung für die Selbstschutzausrüstung EloKa DIRCM erst im Jahr 2011 beginnen soll. Auf eine zeitnahe Einplanung wurde aufgrund des verfügbaren Finanzrahmens verzichtet. Die Integration im Rahmen des Projektes A400M DASS Step 2 ist ab 2013 geplant.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche zeitlichen Abweichungen im Zulauf des A400M sind zu erwarten?
2. Deutet die durch die EADS bereits eingeräumte sechsmonatige Verzögerung sowie die in Aussicht gestellte weitere Verschiebung um bis zu einem weiteren halben Jahr im Hinblick auf Erfahrungen mit dem Lieferanten darauf hin, dass es zu einer Verzögerung von deutlich mehr als 12 Monaten kommen wird?
3. Was sind die Gründe hierfür?
4. Welche technischen Probleme bestehen derzeit, und wie sollen diese behoben werden?
5. Bestehen technische Probleme über den Triebwerksbereich hinaus, etwa in den Bereichen Aufhängung, Flügel, Vibration und Abschubgewicht?
6. Wann wird der Erstflug des A400M stattfinden?
7. Wann erfolgen Zulassung und Qualifikation für den vollen Betrieb einschließlich aller Subsysteme des A400M?
8. Welche Voraussetzungen müssen für das Erreichen der „Operational Clearance“ vorliegen?
9. Werden Luftfahrzeuge vor Erreichen der vollen technischen Einsatzreife ausgeliefert?
10. Wann wird der erste A400M an die Bundeswehr ausgeliefert, und welchen Grad der Einsatzreife wird diese Maschine haben?
11. Ab wann wird der erste Verband mit A400M einsatzbereit sein?
12. Wann erfolgen die ersten Auslieferungen an die anderen Nationen, die den A400M beschaffen?

13. Kann die Bundesregierung ausschließen, die Gewinneinbußen der EADS durch den für den A400M betriebenen Mehraufwand teilweise zu übernehmen?
14. Hat sie Erkenntnisse, ob in den anderen acht am A400M-Projekt beteiligten Ländern Bestrebungen bestehen, den Mehraufwand zu übernehmen, wenn ja, in welchem Umfang?
15. Wird sie die Entschädigung für einen verspäteten Zulauf des A400M gegenüber dem Auftragnehmer durchsetzen?
16. Behält sie sich vor, von ihrem Kündigungsrecht bei einer Verzögerung von mehr als zehn Monaten Gebrauch zu machen?
17. Zieht sie einen neuen Lieferplan in Erwägung, wenn damit eine Absenkung auf den tatsächlichen operativen Bedarf verbunden ist?
18. Wieso wird lediglich ein Drittel der A400M-Flotte als taktisches Luftfahrzeug beschafft?
19. Wie ist zu erklären, dass nur 24 Maschinen des A400M mit der Schutzausrüstung DIRCM ausgestattet werden sollen?
20. Welche Aufgaben erfüllen die übrigen Maschinen?
21. Sollen Luftfahrzeuge ohne das Schutzsystem DASS Step 2 in Krisenregionen im Auslandseinsatz eingesetzt werden?
22. Welche Einsatzoptionen bestehen für die A400M-Flotte vor der Ausrüstung mit dem Schutzsystem DASS Step 2?
23. Welche Versionen des BOXER müssen zur Luftverladung durch den A400M demontiert werden?
24. Kann der Schützenpanzer PUMA unter allen Bedingungen durch den A400M transportiert werden?
25. Werden die Infrastrukturmaßnahmen auf dem Flugplatz Wunstorf bis zur Einführung des A400M abgeschlossen sein?
26. In welchem Umfang werden andere europäische Nationen über operative Fähigkeiten verfügen, die sich der deutschen Luftwaffe nach Umstellung auf A400M verschließen?
27. Erscheint die Etablierung eines Flottenmixes durch Beschaffung einer geringeren Stückzahl A400M, der Etablierung von SALIS zu einer Dauerlösung und der Beschaffung von Lufttransportkapazitäten, die von ihrem Leistungsprofil unterhalb des A400M liegen, in Anbetracht der neuen Einsatzrealität der Bundeswehr sicherheitspolitisch sinnvoll?
28. Gibt es Pläne, zukünftig Lufttransportfahrzeuge zu beschaffen, die unter oder über den Leistungsparametern des A400M liegen, und wenn ja, wie sehen diese aus?

Berlin, den 11. Dezember 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333